

Le réseau français d'autoroutes va doubler en quatre ans et tripler en sept ans

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat**

Band (Jahr): **45 (1972)**

Heft 11

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-127380>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Conclusion

Etant donné l'absence presque totale de recherche proprement dite, il n'est pas possible de présenter autre chose que les grandes lignes de l'expérience des villes nouvelles. Malgré tout, il est hors de doute que les villes nouvelles constituent la plus grande réussite du Royaume-Uni dans le domaine de la planification urbaine. Les liens étroits entre les objectifs économiques et les objectifs sociaux sont apparus clairement dans les résultats matériels obtenus. Les villes sont prospères; elles offrent des logements convenables et modernes ainsi que des conditions excellentes pour l'industrie et le commerce. La coopération entre l'organisme délégué par le gouvernement

central (la société d'aménagement) et les autorités locales en place responsables de tous les services municipaux a permis, en général, de satisfaire, en respectant un équilibre raisonnable, les besoins essentiels de chaque ville. A mesure que les villes nouvelles qui ont été créées les premières atteignent leur épanouissement, elles montrent sans équivoque leur supériorité sur la plupart des villes de leur importance grâce aux conditions qu'elles offrent pour l'exercice d'activités sociales, culturelles et récréatives enrichissantes.

Wyndham Thomas,
directeur de la *Town and Country
Planning Association* à Londres

Le réseau français d'autoroutes va doubler en quatre ans et tripler en sept ans

La France entre véritablement dans l'ère des autoroutes et son réseau va faire plus que doubler en quatre ans (de 1976 kilomètres à 4194 km. de 1972 (1976) et tripler en sept ans: 6225 km.

Le ministre de l'Équipement et du Logement a précisé au cours d'une conférence de presse le nouveau programme de constructions autoroutier tel qu'il résulte des moyens financiers supplémentaires annoncés devant l'Assemblée nationale, dernièrement. Ce «coup de pouce» au programme prévu atteindra plus d'un milliard et demi de francs qui seront dépensés en trois ans. Ces fonds supplémentaires viendront pour 539 millions du budget, pour 550 millions d'emprunts à long terme et pour plus de 500 millions de crédits bancaires à moyen terme.

L'utilisation de ces sommes sera orientée de trois façons:

1. Accélération des programmes prévus avec un gain de trois ans sur la réalisation de Paris-Strasbourg (terminé fin 1976), d'un an sur Mulhouse-Beaune (terminé fin 1978), Bordeaux-Narbonne (en service fin 1977 ou courant 1978), Narbonne-Espagne (en service fin 1976) et de l'autoroute de la Côte basque (ouverte fin 1977).
2. Complément des programmes engagés: avec Nice-Italie (en deux étapes: 1977 et 1978); Le Boulou-Le Perthus (fin 1976); Aix-Aubagne (fin 1976); Annecy-autoroute blanche et Grenoble-Valence (fin 1978).
3. Lancement (en 1973) de nouveaux programmes qui concerneront: plusieurs sections sur Calais-Arras (en service en 1976) et l'autoroute Clermont-Saint-Etienne.

Le ministre a annoncé en outre le lancement en 1974-1975 d'une «deuxième vague» en vue de la «réalisation anticipée» de liaisons autoroutières nouvelles telles que: Orléans-Bourges, Calais-Dijon, Le Mans-Angers-Nantes, Le Mans-Rennes et Aix-Manosque qui pourraient entrer en service de 1978 à 1980.

La combinaison des accélérations et des programmes complémentaires ou nouveaux aura pour résultat la mise en chantier de 430 km. d'autoroutes (urbaines et de liaison) en 1972, 760 km. en 1973 et 680 km. en 1974. Les mises en service atteindront 240 km. en 1972, 272 km. en 1973, 428 km. en 1974, 773 km. en 1974 et 745 km. en 1976.

Le réseau routier français sera rapidement raccordé aux réseaux voisins, ainsi, à la fin de 1972, on pourra se rendre directement de Paris à Bruxelles, à la fin de 1974 de Paris en Italie (sauf les 20 km. du détournement de Nice qui entreront en service en 1977; à la fin de 1976 de Paris en Espagne et au 1^{er} janvier 1977 de Paris en Allemagne.

L'ensemble de cet effort, a souligné le ministre, représentera pour les entreprises de travaux publics une somme de travaux de 15,5 à 16 milliards de francs dans les six prochaines années.

Le ministre a rappelé en terminant que l'accélération des réalisations autoroutières s'accompagnait de «progrès considérables» dans l'industrialisation pour résultat une réduction des coûts qui peut être évaluée à 40% depuis quatre ans. «Ce qui fait, a dit le ministre, que pour la même dépense on peut construire aujourd'hui plus de kilomètres d'autoroutes.»